

R A P P O R T

A

Monsieur le SECRETAIRE GENERAL DE L'O.E.R.S.
concernant la NAVIGATION SUR LE FLEUVE SENEGAL

par Jacques DELAISI

Secrétaire Général de la Société d'Etudes Mer du Nord - Méditerranée

JANVIER 1971

La mission qui m'a été confiée trouve son origine dans la résolution de la Conférence des Ministres des Transports de l'O.E.R.S., intervenue le 4 juin 1970. Cette résolution retient le principe d'une Société inter-Etats de transport fluvial sur le SENEGAL et recommande qu'une étude soit entreprise en vue de la mise en place de cette Société.

Dans un premier stade des décisions de portée immédiate et d'incidence financière limitée doivent être prises en vue d'une meilleure utilisation commune de l'outil de transport existant. C'est afin de préparer l'intervention de ces mesures qu'un avis m'a été demandé.

Compte tenu du délai très réduit qui m'était imparti (1), il ne pouvait être question de procéder à une étude d'ensemble de la navigabilité et des ports du fleuve SENEGAL. Cette étude a d'ailleurs été lancée en 1969 sous l'égide de l'O.E.R.S. avec le concours d'experts du P.N.U.D. Certaines de ces conclusions sont dès maintenant connues ; d'autres rapports sont en cours d'élaboration.

C'est donc en m'appuyant sur les documents existants et grâce aux éléments que j'ai pu rassembler sur place que je me suis efforcé de prendre une vision d'ensemble du problème d'utilisation du fleuve SENEGAL à des fins de transport.

A cet effet, ma mission a comporté deux phases :

- du 9 au 13 décembre :

J'ai effectué un survol du fleuve et une visite des principales escales,

- du 14 au 30 décembre

En compagnie de M. SALIF n'DIAYE, Secrétaire Général de l'O.E.R.S., puis de M. Ibrahima BA, co-directeur du

(1) ma mission s'est déroulée du 8 au 30 décembre 1970

projet navigation,

j'ai pu m'entretenir avec :

- des Personnalités appartenant au Gouvernement et à l'Administration de chacun des Etats concernés :
 - République du MALI,
 - République islamique de MAURITANIE,
 - République du SENEGAL,
- des Experts du P.N.U.D., en mission à SAINT- LOUIS,
- les représentants des armements exploitant la flotte du fleuve SENEGAL
- des dirigeants des régies ferroviaires du MALI et du SENEGAL,

Ces visites et ces entretiens m'ont permis de faire certaines constatations à partir desquelles je formule un certain nombre de propositions.

+

+ +

1. CONSTATATIONS

1.1 *Intérêt de la navigation sur le SENEGAL pour le développement économique des Etats concernés.*

En dépit de la part très faible (cf. infra) qu'assure actuellement la navigation sur le SENEGAL dans les transports intérieurs et inter-Etats, j'ai pu constater de la part des Gouvernements du MALI de la MAURITANIE et du SENEGAL un intérêt très vif pour la reprise de la navigation sur ce fleuve et la volonté de la faciliter par des mesures appropriées.

La navigation sur le SENEGAL apparaît, en effet, comme l'un des aspects d'une politique concertée d'aménagement et de développement économique de la vallée que l'O.E.R.S. est chargée de mettre en oeuvre.

Cette politique présente la double caractéristique d'aménagement intégré et d'aménagement multinational.

A l'un et l'autre titre, le fleuve représente un atout fondamental.

1.1.1. Un aménagement intégré

Parmi toutes les infrastructures de transport terrestres, seule la voie d'eau présente un caractère polyvalent. Elle constitue en effet :

1.1.1.1. Un outil de transport

La navigation intérieure sur les voies à grand gabarit est un moyen de transport moderne, efficace et peu coûteux.

Les résultats de l'exploitation des fleuves européens et américains par une batellerie industrielle montrent que le coût marginal, à la T/km, du transport par eau se situe suivant la nature du frêt, entre le 1/3 et la 1/2 du coût de transport par fer et peut atteindre le 1/7 du coût d'acheminement par la route.

L'existence d'un fleuve navigable permet donc l'abaissement des coûts de transport tout au long de sa vallée et l'intensification des échanges ; elle apparaît surtout comme une condition première de la mise en exploitation de nouvelles ressources minières ou de produits de faible valeur ne pouvant supporter des coûts de transport élevés.

C'est ainsi que la mise en exploitation future des gisements de bauxite de la région de BAKEL, du minerai de fer de la région de FALEME, l'approvisionnement en gypse de la cimenterie de DIAMOU (région de KAYES) à partir de la région d'AKJOUGT (MAURITANIE) sont directement liés à l'instauration d'une navigation régulière et fonctionnelle sur le fleuve SENEGAL.

1.1.1.2. Une source d'énergie

Des ressources hydroélectriques importantes peuvent être tirées de l'utilisation d'un fleuve à des fins énergétiques, soit par l'établissement de barrages au fil de l'eau, soit par la construction de barrages réservoirs ayant également un but régulateur.

C'est cette dernière formule qui est retenue sur le fleuve SENEGAL où, à la suite de la mission d'expertise de "SENEGAL CONSULT", plusieurs sites de barrage ont été retenus dans les hautes vallées de la FALEME, du BAKOYE et du BAFING.

du SENEGAL

La réalisation de ce barrage régularisateur, doublé d'une centrale hydroélectrique, améliorera radicalement, lorsqu'elle interviendra, la navigation sur le SENEGAL en assurant en permanence un débit de 300 m³/s.

1.1.1.3. Un vecteur d'eau

La voie navigable est susceptible :

- de fournir aux unités de production implantées sur ses rives, l'eau nécessaire à leur consommation ou à leur refroidissement,
- d'assurer l'irrigation des terrains agricoles,
- de contribuer à l'approvisionnement en eau des agglomérations riveraines, au moins pour certains usages.

Inversement, elle facilite l'évacuation par eau, après épuration, des déchets rejetés par les établissements industriels et peut servir au rejet des effluents des agglomérations urbaines.

1.1.1.4. Un moyen de protection contre les inondations

L'aménagement d'une voie d'eau permet de réaliser une protection efficace contre les inondations et de créer des zones industrielles, agricoles ou d'urbanisation dans des terrains auparavant inondables donc utilisables dans des conditions beaucoup plus précaires.

La valeur des terrains mis ainsi hors d'atteinte des crues se trouve considérablement relevée surtout à proximité des agglomérations.

1.1.2. L'aménagement du SENEGAL est un aménagement multinational.

Aux termes de l'art. 5 de la convention relative au statut du fleuve SENEGAL, signée à DAKAR le 6 février 1964 par les quatre Etats riverains, la navigation sur le SENEGAL et ses affluents est entièrement libre et ouverte aux ressortissants, aux bateaux marchands et marchandises des Etats, aux bateaux affrétés par l'un ou plusieurs des Etats riverains, sur un pied d'égalité en ce qui concerne les droits de port et les taxes sur la navigation commerciale.

Le SENEGAL offre par conséquent aux utilisateurs les avantages propres aux fleuves à statut international :

- liberté de navigation,
- interpénétration entre la navigation maritime et la navigation fluviale,
- fixation du niveau des frêts selon la loi du marché,
- libre jeu de la concurrence.

Une fois aménagée, cette voie d'eau est donc susceptible de permettre une desserte quasi maritime des régions traversées.

Ceci représente un atout considérable pour un Pays "enclavé" comme le MALI, qui ne dispose pas d'accès direct à la mer.

L'utilisation intensive du RHIN par la flotte fluviale de la SUISSE, à partir du port de BALE situé à 1 000 km de la MER DU NORD, permet de mesurer les avantages qu'un Pays continental tire de son accès direct à une voie d'eau internationale, à la fois quant à la compétitivité et à la sécurité de son commerce extérieur.

1.2. Perspectives de développement du trafic sur le SENEGAL et économies induites.

Ce contexte général d'aménagement de la vallée du SENEGAL doit provoquer un développement économique, industriel et agricole des régions riveraines, lui-même générateur d'une intensification des échanges.

Il explique l'accroissement considérable du trafic sur le fleuve retenu par les experts du P.N.U.D. et les économies de frais de transport qui doivent en résulter.

Ce trafic atteindrait le volume suivant (1) :

VOLUME DU TRAFIC (en T)		
	fin de la 1ère phase	fin de la 2ème phase
SENEGAL	72 800	124 000
MAURITANIE	39 900	54 000
MALI	105 000	195 000
Total	217 700	373 000

(1) cf. V.N. POMERANTSEV "Rapport technico-économique sur le développement des transports sur le fleuve Sénégal".

Les économies résultant de l'utilisation du fleuve SENEGAL comme voie de transport s'élèveraient dans les mêmes conditions (1) à :

ECONOMIE ANNUELLE (en millions F. CFA)		
	fin de la 1ère phase	fin de la 2e phase
Marchandises sénégalaises	283,1	420,0
Marchandises mauritaniennes	130,2	169,0
Marchandises maliennes	<u>443,4</u>	<u>768,0</u>
Total	856,7	1 357,0

1.3. C'est dans la perspective de ce développement prévu qu'il importe de ne pas laisser se dégrader ce qui subsiste d'infrastructure et d'équipements portuaires sur le fleuve, ni s'éteindre les courants actuels de trafics sur la voie d'eau.

1.3.1. Rappelons d'abord l'état actuel de la flotte en exploitation et l'évolution du trafic.

1.3.1.1. Le trafic de marchandises et de passagers sur le fleuve SENEGAL s'effectue actuellement par les moyens ci-après :

- la flotte de la Compagnie des "Messageries du SENEGAL",
- la flotte de la République du MALI,
- la flotte de la Société Mauritanienne de Navigation
- les petits bateaux appartenant à des particuliers.

Les caractéristiques de cette flotte sont les suivantes :

...

(1) Cf. V.N. POMERANTSEV "Rapport technico-économique sur le développement des transports sur le fleuve Sénégal".

N°	NOM DU BATEAU	PUISSANCE en C V	CAPACITE PASSAGERS	CAPACITE en CHARGE/T	DIMENSIONS		TIRANT D'EAU EN CHARGE en m	CREUX en m
					long.	larg.		
I. <u>Flotte de la Cie des "MESSAGERIES DU SENEGAL"</u>								
1.	Bateau "Bou-El-Mogdad"	500	400	350	51,0	10,0	2,25	1,80
2.	Péniche sans moteur "Diouara"	-	-	200	36,0	5,0	1,60	2,20
3.	2 péniches sans moteur	-	-	50	23,0	5,0	0,90	1,10
1. <u>Flotte de la SOCIETE MAURITANIEENNE DE NAVIGATION</u>								
<u>Chalande automoteurs :</u>								
4.	"Aïoun El Atrous"	80	-	130	35,0	3,8	1,30	-
5.	"Aleg"	150	-	150	35,0	4,5	1,50	-
6.	"Kiffa"	80	-	80	28,0	3,0	1,20	-
III. <u>Flotte de la REPUBLIQUE DU MALI</u>								
7.	Remorqueur	100	-	-	25,0	4,4	0,60	-
8.	2 barges sans moteur	-	-	60	26,0	6,5	0,50	-
IV. <u>Flotte de M. ALEZARD</u>								
9.	Chaland	100	-	100	30,0	4,5	1,35	-
10.	Chaland	100	-	50	20,0	3,2	1,15	-

1.3.1.2. Cette flotte a une capacité annuelle de transport dans l'état actuel du fleuve, de l'ordre de 40 à 50 000 T de marchandises durant la période navigable.

Pourtant le volume annuel du trafic au cours des 15 dernières années n'a jamais dépassé 25 000 T.

Après s'être progressivement élevé d'environ 14 000 T, en 1953, à 25 000 T, en 1961, il plafonne depuis lors entre 20 et 25 000 T avec une tendance à la régression.

Ce trafic portant essentiellement sur des produits alimentaires, des hydrocarbures en fûts et des matériaux de construction, intéresse la MAURITANIE pour 75 à 80 % et le SENEGAL pour 15 à 20 %.

Il est frappant de constater qu'alors que le MALI est, du fait de son enclavement, appelé à bénéficier plus encore que tout autre Pays riverain, de la disponibilité d'une voie d'eau internationale, et manifeste le plus grand intérêt pour l'aménagement du Sénégal, le trafic sur le fleuve en provenance ou à destination de ce Pays est tombé pratiquement à zéro (1).

1.3.2. Les causes de cette stagnation du trafic sont multiples :

1.3.2.1. absence de débouché maritime valable

SAINT LOUIS, qui doit son existence au fait d'avoir été longtemps l'unique port d'accès au continent africain, des navires venant d'Europe, connaît aujourd'hui un trafic maritime pratiquement nul.

La barre à l'embouchure du SENEGAL limite considérablement les possibilités d'accès de l'océan au fleuve, les hauteurs d'eau y varient assez considérablement suivant les saisons mais aussi selon l'état de la mer, de sorte qu'en définitive seuls les navires de mer d'un tirant d'eau maximum de 2,60 m peuvent passer cette barre à longueur d'année (2) dans des conditions de sécurité acceptables. Pour comble de malchance c'est quand il y a beaucoup d'eau dans le fleuve, en juillet, août et septembre, qu'il y a le moins d'eau sur la barre et que le tirant d'eau des navires est le plus limité.

Cette barre constitue donc le véritable goulot d'étranglement du port maritime et est en quelque sorte la fermeture du fleuve avec le monde extérieur.

S'y ajoute l'obstacle constitué par le pont Faidherbe, ouvrage ancien dont les conditions d'utilisation (ouverture de la travée tournante uniquement la nuit et avec préavis, en raison de l'interruption de l'alimentation en eau de la ville, qu'elle entraîne) gênent sensiblement la navigation.

- (1) en dehors d'une expérience faite en 1968 et dont il est question infra
- (2) sauf pendant 25 à 30 jours par an où la barre est pratiquement infranchissable.

Ce sont là des conditions qui ne favorisent guère l'essor du trafic fluvial.

De par le monde on trouve, en effet, peu d'exemple de fleuve sur lequel un trafic important ait pu se développer en l'absence d'un port de mer bien équipé à l'embouchure, permettant une interpénétration et une conjonction de la navigation maritime et de la navigation fluviale.

Malgré tous les efforts, la navigation sur le RHONE n'a pu prendre son essor tant que l'on s'est heurté au franchissement de la barre du "grand RHONE", condamnant pratiquement l'accès à la mer.

Le problème a pu être résolu en deux étapes :

- par la création d'un débouché maritime artificiel (canal de PORT SAINT-LOUIS),
- par la construction d'un port à construction industrielle à l'embouchure du RHONE (port de FOS-SUR-MER).

Cette dernière étape est actuellement en cours.

Ces points de jonction terre, mer, fleuve ont une grande importance sur les conditions d'exploitation des navires de mer ; ceux-ci exigent des opérations : chargement et déchargement, bien réglées et conduites le plus rapidement possible pour économiser un temps précieux et permettre la réception ou l'expédition des marchandises dans les meilleures conditions de vitesse et de soins (le coût d'un navire de 7 000 T peut être estimé à 500 000 F CFA par jour).

Toutes les opérations de manutention extra-portuaires : transbordement en mer ou en rade foraine avec ou sans utilisation de wharfs semblent par conséquent dépassées car elles ne répondent plus aux normes minima.

Le wharf de NOUAKCHOTT construit à partir de 1965, et actuellement en cours d'agrandissement, semble en contradiction apparente avec cette évolution.

Mais il s'agissait d'une solution d'urgence liée à la volonté de la MAURITANIE de se doter d'un débouché maritime autonome.

L'accroissement du trafic aussi bien que les difficultés et le coût d'exploitation du wharf conduisent aujourd'hui le MAURITANIE à avancer à 1975 la mise

en service d'un port entièrement protégé, qui déclassera le wharf.

Il ne semble donc pas qu'un transbordement à l'embouchure du SENEGAL puisse constituer une solution au problème de la liaison mer-fleuve.

1.3.2.2. Limitation de la durée de la navigation et du tonnage des bateaux sur le fleuve.

Les navires de mer d'un tirant d'eau maximum de 2,60 m peuvent remonter le fleuve, de SAINT-LOUIS (km 0)

- jusqu'à PODOR (km 269), toute l'année,
- jusqu'à BOGHE (km 381), du 15 juillet au 30 novembre,
- jusqu'à KAYES (km 924), du 1^{er} août au 15 octobre.

Encore que des crues tardives ou des décrues précoces peuvent exceptionnellement écourter les périodes de navigabilité jusqu'à BOGHE et KAYES.

Les escales sont actuellement accessibles aux unités fluviales (tirant d'eau 1,20 m) dans les limites approximatives suivantes :

- ROSSO, RICHARD-TOLL, DAGANA et PODOR : toute l'année,
- BOGHE (km 381) : du 15 juin au 31 décembre avec 1,20 m
du 1^{er} janvier au 15 juin avec 0,80 m
- KAEDI (km 532) : du 15 juillet au 30 novembre avec 1,20 m
du 1^{er} décembre au 31 janvier) avec
du 15 juin au 15 juillet (0,60 m
inaccessible du 1^{er} février au 15 juillet
- MATAM (km 624), BAKEL (km 795) et KAYES (KM 924) :
accessibles du 15 juillet au
15 décembre,

inaccessibles du 15 décembre au
15 juillet.

1.3.2.3. Insuffisance des équipements aux escales

Le tableau ci-après donne une indication sommaire des installations existantes aux principales escales.

N°	NOM DE L'ESCALE	DISTANCE DE ST-LOUIS PAR LE FLEUVE SENEGAL en km	TERRITOIRE DE L'ESCALE	INSTALLATIONS DE L'ESCALE
1	SAINT-LOUIS	0	R. du Sénégal	Quais et magasin ateliers de réparation et slip (état défectueux)
2	ROSSO	132	R.I.M.	Quai et magasin à 2 niveaux
3	RICHARD-TOLL	145	R. du Sénégal	Quai
4	DAGANA	165	R. du Sénégal	pas d'installation
5	PODOR	267	R. du Sénégal	Quai
6	BOGHE	380	R.I.M.	pas d'installation
7	KAEDI	532	R.I.M.	Quai, terre-plein et magasin
8	MATAM	623	R. du Sénégal	Quai
9	BAKEL	795	R. du Sénégal	pas d'installation
10	AMBIDEDI	880	R. du Mali	Quai à 2 niveaux
11	KAYES	924	R. du Mali	Pente douce et 2 magasins

Cette nomenclature appelle les observations
suivantes :

- a) seuls les quais existant aux escales de SAINT-LOUIS, ROSSO, RICHARD-TOLL, PODOR peuvent être accostés toute l'année par les bateaux actuellement exploités sur le fleuve SENEGAL,
- b) aucune escale ne possède d'engin de levage ; les manutentions se font exclusivement à la main et le rendement est très faible.

1.3.2.4. Mauvaises liaisons entre le fleuve et les autres moyens de transport terrestres.

Seules les escales de SAINT-LOUIS, de KAYES et d'AMBIDEDI sont desservies par le chemin de fer, ce qui rend possible l'organisation du transbordement de marchandises du fleuve au chemin de fer et vice-versa. Les autres escales éloignées de 63 km au moins des lignes de chemin de fer ne peuvent avoir un contact immédiat avec celles-ci.

Les escales de ROSSO, RICHARD-TOLL et DAGANA sont desservies par des routes bitumées carrossables pendant toute l'année.

Les autres escales sont accessibles par des pistes qui sont impraticables durant la saison des pluies.

De plus, là où elle s'avère théoriquement possible, l'organisation d'un trafic combiné rail-fleuve se heurte à la fois au coût excessif des ruptures de charge et à l'inadaptation des tarifs ferroviaires.

a) On sait que la voie ferrée DAKAR - SAINT-LOUIS s'achève en fait à SOR sur la rive gauche du SENEGAL, alors que les installations portuaires se trouvent à SAINT-LOUIS, sur la rive droite.

La mise à quai des marchandises prises sur wagon est actuellement confiée à un auxiliaire du chemin de fer ; elle est facturée de 300 à 500 F/T, soit environ 30 à 35 % du coût d'acheminement par fer entre DAKAR et SAINT-LOUIS.

Ce coût de manutention prohibitif a pour effet d'éliminer dans un certain nombre de cas le transport mixte rail-fleuve au profit d'un transport en droiture par la route. Cette dernière solution est sans aucun doute la plus onéreuse et pour le chargeur et pour la collectivité, alors que dans le même temps le chemin de fer DAKAR - SAINT-LOUIS et la flotte fluviale du SENEGAL offrent des capacités de transport inemployées.

b) A KAYES, autre extrémité de la section navigable du fleuve, la situation est en apparence meilleure. Une dérivation de la ligne DAKAR-BAMAKO longe, en effet, les deux hangars qui se trouvent ainsi placés dans une position idéale entre des wagons et des bateaux.

Mais la difficulté est, cette fois, d'ordre tarifaire.

La tarification de la régie malienne des chemins de fer est, en effet, établie de telle sorte que les tarifs en régime national et en régime international s'équilibrent sur une distance de 1 200 km, soit la distance DAKAR-BAMAKO.

Par contre sur une distance de l'ordre de 500 km (KAYES - BAMAKO = 494 km) les différences entre les deux régimes peuvent être considérables.

S'appliquant à des produits pouvant faire l'objet d'un transport mixte rail-fleuve, ces différences atteignent les pourcentages suivants :

- fers	tarif national	50 %	plus élevé que le tarif international	
- engrais	-	30 %	-	-
- riz et mil	-	60 %	-	-
- tourteaux	-	120 %	-	-
- graines de coton	-	25 %	-	-
- arachides	-	55 %	-	-
- coton brut	-	70 %	-	-

Un écart aussi important limite considérablement l'utilisation du fleuve pour des transports intéressant le MALI.

Pour des marchandises en provenance ou à destination des régions de BAMAKO, KOULIKORO, KITA, le transport mixte rail-fleuve se trouve presque toujours éliminé au profit d'un transport en droiture par fer.

Dans l'état actuel de la tarification ferroviaire du MALI, le transport fluvial ne peut pratiquement concerner que des marchandises intéressant la seule région de KAYES.

1.3.2.5. Structure du commerce intérieur et extérieur

Le risque d'un retour à l'autarcie des Etats de l'Afrique de l'Ouest, qui tendent à constituer des entités économiques distinctes, freine de toute évidence le développement des échanges dans la vallée du SENEGAL.

La rupture du pool douanier entre le SENEGAL et la MAURITANIE et la régression consécutive des exportations sénégalaises vers ce Pays réduisent sensiblement le volume des marchandises susceptibles d'un transport par voie fluviale.

La structure des circuits commerciaux en MAURITANIE, désormais contrôlés de plus en plus par le commerçant-transporteur, joue également contre le transport fluvial ; les marges bénéficiaires sur la vente des produits de consommation permettent, en effet, de supporter

aisément les pertes sur l'exploitation des camions.

Enfin, l'organisation entièrement étatique du commerce extérieur du MALI qui fonctionne dans le cadre d'accords de clearing, ne coïncide pas forcément avec le recherche du mode d'acheminement maritime et terrestre le plus économique.

1.4. Insuffisante rentabilité du transport fluvial sur le SENEGAL, dans les conditions actuelles

Compte tenu de l'incidence combinée des facteurs défavorables précédemment cités, il n'est pas surprenant que, dans les circonstances actuelles, le trafic par le fleuve apparaisse dans la majorité des cas plus onéreux que par le chemin de fer.

C'est ce qui ressort d'une étude faite en 1969 pour un ensemble de produits en provenance ou à destination du MALI.

Le transport fluvio-maritime par navire direct DAKAR-KAYES conduit à des prix sensiblement équivalents à ceux du chemin de fer pour des marchandises destinées à la région de KAYES.

Mais le transport fluvial cesse d'être compétitif lorsqu'il est procédé à un transbordement à SAINT-LOUIS.

Même dans la première hypothèse le transport direct par fer s'avère plus économique dès lors qu'il s'agit de marchandises destinées à d'autres régions du MALI que celle de KAYES.

Ceci explique que l'expérience tentée en 1968 avec la remontée sur KAYES du s/s "BELNABE" n'ait pas été couronnée de succès. Indépendamment des difficultés techniques rencontrées et des mauvaises conditions hydrologiques (insuffisance de la crue du SENEGAL), il faut reconnaître que la structure du commerce extérieur et l'organisation des transports à ses différents stades ne favorisaient guère cette tentative.

Les enseignements apportés par ce test de 1968 doivent être mis à profit pour améliorer et perfectionner les conditions dans lesquelles de futures expériences doivent se dérouler.

La situation actuelle, en ce qui concerne l'état de la voie fluviale et du matériel, ainsi que le volume des marchandises à transporter, est destinée à s'améliorer sensiblement dans le cadre de la politique de développement industriel et agricole de la vallée du fleuve, que les Etats membres de l'O.E.R.S. ont résolu de mettre en oeuvre. Ce développement est, nous l'avons vu, générateur de transports, notamment fluviaux.

+

+ +

...

2. DISPOSITIONS A PRENDRE

Il importe donc de prendre dès à présent en matière de transports fluviaux sur le SENEGAL, les dispositions élémentaires permettant de faire face aux premières exigences de ce développement.

Ces dispositions doivent avoir pour double objectif d'allonger en durée annuelle et en distance les possibilités de navigation sur le SENEGAL et d'améliorer les conditions de cette navigation ; elles devront fixer les tonnages encore disponibles et inciter les régions riveraines à utiliser de plus en plus la navigation fluviale pour le transport de leurs marchandises et produits elles devront prévoir une coordination des opérations de transport à leurs différents stades et mettre en place les structures d'accueil nécessaires.

Les mesures à prendre sont donc :

- d'une part d'ordre technique,
- d'autre part d'ordre juridique et commercial.

2.1. Mesures d'ordre technique

Elles portent :

- sur l'infrastructure,
- sur l'aménagement des principales escales.

2.1.1. Mesures concernant l'infrastructure

Il serait souhaitable dans un premier temps de rendre, toute l'année, accessible à la batellerie exploitée sur le SENEGAL, KAEDI, principal centre industriel de la MAURITANIE fluviale

2.1.1.1. Des travaux relativement modestes pourraient permettre d'atteindre cet important objectif ils consisteraient en une élimination totale ou partielle des seuils sableux et rocheux suivants :

- MAFOU, seuil sableux, est situé au Km 331 (origine du kilométrage à SAINT-LOUIS), la cote de sa crête est + 0,50 I.G.N. (le zéro I.G.N. est le niveau moyen de la mer) ; il est bordé de fonds aux cotes - 3,30 I.G.N. (amont) et - 9,00 I.G.N. (aval).

- N'GOREL, seuil rocheux, est situé au km 365-366, la cote de sa crête est + 1,05 I.G.N. ; il est bordé de fonds aux cotes -3,20 I.G.N. (amont) et - 3,50 I.G.N. (aval).
- ALÉIBE-DEMET, seuil sableux, est situé au km 380 - 382 (c'est-à-dire à BOGHE), la cote de sa crête est + 1,10 I.G.N. ; il est bordé de fonds aux cotes - 3,20 I.G.N. (amont) et - 3,20 I.G.N. (aval).
- CASCAS, seuil sableux, est situé au km 423, la cote de sa crête est + 1,75 I.G.N.
- DILOULDE-DIABE, seuil rocailleux, est situé au km 435. C'est le premier seuil rocheux à l'amont de PODOR. Il est très sinueux et des pointes rocheuses compliquent la navigation.

Avec 50 m³/s, nous n'avons que 0,90 m de tirant d'eau sur tout le seuil.

Certains passages seront donc à recalibrer et à dérocher.

- KERR, seuil rocheux, au km 525. L'étiage se situe à + 3,00 I.G.N. par l'écoulement du débit d'étiage entre la rive droite et les Rochers de KERR. Mais la bosse barre le chenal navigable à + 4,60 et le plan d'eau à 100 m³/s ne passe qu'à 4,30. Donc ce seuil doit nécessairement être aménagé pour offrir un tirant d'eau de 1,00 m avec 100 m³/s.

Seul ce dernier seuil constitue un obstacle de quelque importance et peut nécessiter au préalable des études de laboratoire.

Pour les autres seuils les caractéristiques nécessaires pourraient être obtenues grâce aux aménagements suivants :

- 1°) Déroctage d'un chenal de 30 m de large, 250 m de rayon de courbure minimum à une cote telle qu'elle donne une profondeur de 1,50 m, sous l'étiage (c'est-à-dire en gros : - 2,00 I.G.N. à MAFOU, - 1,60 I.G.N. à N'GOREL et - 1,40 I.G.N. à BOGHE ; ces cotes seront précisées après le calcul de l'abaissement de la ligne d'eau).
- 2°) Endiguement submersible de ces chenaux par digues basses et épis (système Girardon) afin de concentrer les eaux d'étiage dans le chenal et de lutter contre l'ensablement du chenal à la décrue. Ceci est un système classique d'aménagement d'un fleuve à courant libre, la disposition de détail des endiguements est à préciser après le lever topogra-

phique de ces seuils. Naturellement l'endiguement ne s'appliquera qu'au passage des seuils.

+

+ +

Cette première étape dans l'aménagement du fleuve serait immédiatement favorable à l'économie mauritanienne car elle permettrait des liaisons maritimo-fluviales entre les ports océaniques et les escales fluviales pour l'acheminement des importations destinées au Sud et à l'Est mauritanien et des exportations de cette région .

Dans un deuxième temps, l'escale de MATAM pourrait être également rendue accessible toute l'année aux navires fluviaux moyennant le déroctage de deux seuils

- DJEOUL (km 562),
- N'GUIGUILONE (km 579).

L'économie sénégalaise en serait à son tour bénéficiaire.

La navigabilité permanente jusqu'à KAYES, toute souhaitable qu'elle soit, ne peut être obtenue que moyennant des travaux dont l'importance est sans commune mesure avec les aménagements extrêmement modestes et immédiatement réalisables suggérés ci-dessus.

Entre BAKEL et KAYES, le SENEGAL est en effet coupé par des seuils rocheux, notamment le seuil de KABOU, qui devront être ou bien noyés du fait de la réalisation du barrage de la Haute vallée, ou bien déroctés moyennant d'importants travaux qui n'apparaîtront justifiés que dans une étape ultérieure.

Par contre des améliorations des conditions de navigation et un allongement sensible de la période navigable jusqu'à KAYES peuvent dès à présent être obtenus par la remise en place d'un balisage.

2.1.1.2. Remise en place du balisage

Rappelons qu'un système très élaboré de balisage a été établi par les experts du P.N.U.D.

Le balisage proposé (1) permettant la navigation de jour et de nuit comprend 1 100 signaux dont.

(1) cf. rapport de M. BEZINKOV, Ingénieur hydrologue

640 côtiers et 460 flottants. La mise en place d'un tel système entraînerait une dépense de 270 MF CFA.

La mise en oeuvre de ce programme ne sera justifiée que lorsqu'un développement important du trafic sera intervenu.

Dans l'immédiat et afin de permettre une reprise du trafic, en particulier sur la section amont du fleuve, il semble que l'on puisse améliorer les conditions de navigation en renforçant la signalisation existante sans pour l'instant en modifier les caractéristiques (1).

Sur le bief aval, de SAINT-LOUIS à BOGHE, il pourra être utile d'améliorer la signalisation aux abords de certains coudes et méandres, au voisinage des îles et sur les seuils.

Dans la partie la plus aval, où le fleuve est large, on gagnera à réaliser ces améliorations avec des bouées (la signalisation à terre est difficile à voir quand le fleuve atteint ou dépasse 250 m de largeur). Il faudra porter une attention particulière au seuil de COPE (à l'amont de SERPOLI).

Une quinzaine de bouées et une vingtaine de signaux à terre permettront un renforcement intéressant de la signalisation sur le tronçon SAINT-LOUIS - BOGHE.

Sur le tronçon amont BOGHE-KAYES, la remise en état du balisage dans la limite de ce qui existait antérieurement sera presque suffisante. Quelques renforcements de signalisation seraient cependant à envisager au voisinage des seuils et passages difficiles. Citons notamment (2) :

Tronçon BOGHE - KAEDI - MATAM :

- CAS-CAS	(P.K. 425 environ)
- DIOULDE-DIABE	(P.K. 435)
- KERR (aval de KAEDI)	(P.K. 522,86)
- ORENATA-aval (amont de KAEDI)	(P.K. 537,26)
- GAOUL	(P.K. 544 à 546)
- ORENATA-amont	(P.K. 549,32)
- DJEOUL	(P.K. 562)
- N'GUIGUILONE	(P.K. 575)

...

(1) Cf. Rapport du B.C.E.O.M. "Organisation d'un service de balisage et d'annonce des crues du fleuve Sénégal"

(2) Les P.K. indiquées sont ceux qui figurent dans FROMAGET (distance à SAINT-LOUIS)

• Tronçon MATAM - BAKEL - KAYES :

- Boucle d'ORNDOLDE	(P.K. 673)
- GOURIKI	(P.K. 686)
- AMBIDEDI-MOUSSALA	(P.K. 880 à 888)
- TAMBOUKANE	(P.M. 893 à 895)
- DIACANDAPE	(P.M. 899 à 902)

Le renforcement de la signalisation d'un certain nombre d'autres seuils et tronçons seront à examiner à l'occasion de la remise en état et de l'adaptation du balisage antérieurement défini. Au total, une quinzaine de bouées et une trentaine de panneaux supplémentaires permettraient un renforcement efficace de la signalisation sur le tronçon BOGHE - MATAM - KAYES.

La navigation serait alors possible, de jour, jusqu'à la date extrême permise par le niveau des eaux.

De tels investissements, limités à 30 MF CFA, dont 12 MF CFA en lère urgence, devraient permettre un allongement de la période de navigation de l'ordre de 10 % sur le tronçon MATAM - KAYES et de l'ordre de 30 % sur le tronçon BOGHE - MATAM.

2.1.2. *Mesures portant sur l'aménagement des principales escales.*

Elles devraient porter dans un 1er temps sur le réaménagement des ports de SAINT-LOUIS et de KAYES, ainsi que sur les escales de BOGHE, KAEDI, MATAM et BAKEL.

2.1.2.1. *Améliorations à apporter au port fluvial de SAINT-LOUIS.*

a) Profondeur des eaux à rétablir à 3 mètres le long du quai :

Il est indispensable de rétablir le long du quai Nord où accostent les bateaux des Messageries du SENEGAL, une profondeur d'eau de trois mètres au dessous des bateaux et il convient d'y procéder à quelques dragages. Depuis plusieurs années le fleuve est, en effet, devenu le dépotoir à ordures des quartiers avoisinants et il n'est pas rare de voir les bateaux s'y échouer sur des gravats ou de la vieille literie au grand dam des coques.

b) Réparations aux quais - création de magasins et d'abris pour passagers :

Certains endroits du quai Nord s'effondrent et nécessitent des réparations. Ces quais furent

refaits de 1948 à 1950 par la Société Générale de Travaux (SOGTRA) mais n'ont pas depuis, faute de crédits, reçu un entretien suffisant.

Sur le quai Nord, là où accostent les navires fluviaux, on est étonné de ne voir aucune clôture démarquant la chaussée et le port proprement dit. Un grillage de 2,55 m à 2,50 m de haut, parallèle au fleuve sur 175 mètres de long et à une distance du droit du quai à étudier sur place afin de permettre une chaussée suffisante pour le trafic des camions, est à installer. Trois grilles d'accès à l'intérieur de l'enceinte sont à prévoir.

Cet espace, contrôlé par un gardien, servira d'entrepôt en plein air.

Il conviendrait de faire construire, à l'intérieur de l'espace ainsi délimité, un hangar ou deux, séparés pour l'entreposage d'un total de 500 tonnes de marchandises et l'abri de 200 passagers en attente du bateau.

Enfin, le sol de l'enceinte devrait être revêtu de latérite ou tout autre enduit facilitant la circulation de grues mobiles.

c) Engins de manutention

Les engins suivants semblent bien adaptés :

1. grue Coles automotrice, à flèche télescopique, type hydra track II S ; elle lève, suivant la distance une charge de 1 à 15 T ; son prix est est de 15 MF CFA,
2. auto-chargeur Elarift (fourchettes) (clark D C Y 40) prix unitaire 3,3 MF CFA.

d) Liaisons entre la voie ferrée et la voie fluviale

Ces liaisons sont actuellement fort peu pratiquées et très onéreuses (cf. supra 1.3.2.4.).

Le transit direct Wagon/cale bateau doit être organisé ; il y va de l'intérêt de tous les habitants de la vallée du fleuve et des Etats limitrophes et du chemin de fer lui-même. Un prolongement de la voie ferrée jusqu'au bateau fluvial est donc à étudier.

Réhabiliter sur la rive de SOR l'ancienne gare maritime située en aval, devant l'abattoir, paraît à première vue attrayant parce qu'une voie ferrée y existe déjà ainsi qu'un wharf ; un examen plus approfondi indique que le wharf existant est inutilisable et serait à refaire complètement, que la profondeur d'eau limitée n'est pas encourageante et que de toute façon le passage du pont Faidherbe, coûteux et limité aux heures matinales, serait un sérieux inconvénient aux avantages que l'on recherche.

L'emplacement exact de ce wharf est à déterminer ; néanmoins, la suggestion qui est faite est : sur la rive de SOR, un point quelconque en amont du pont Faidherbe.

La réalisation de ce wharf, qui pourrait être assortie de la construction d'un hangar-magasin, offrirait l'avantage de constituer l'amorce d'un port maritimo-fluvial accessible ultérieurement par un canal reliant l'océan au fleuve en amont de SAINT-LOUIS.

Si telle paraît bien être la solution d'avenir, sa réalisation ne peut être immédiate en raison de la durée des études nécessaires pour la construction du wharf, et du poids relativement élevé des investissements à engager.

La première mesure à prendre dans ce domaine est, selon nous, de réduire sensiblement le coût de la manutention d'une rive à l'autre, actuellement prohibitif.

La méthode la plus pratique pour y parvenir serait sans doute d'obtenir que la régie des chemins de fer du SENEGAL exploite elle-même sa propre continuation et assure la mise à quai des marchandises acheminées par fer depuis DAKAR.

Il semble qu'une réduction de plus du 1/3 des tarifs actuels de manutention puisse être obtenue.

2.1.2.2. Escale de ROSSO

1) Le front d'accostage existant composé de deux quais de 20 m chacun pourrait assurer le transbordement du volume de marchandises actuel et même davantage à condition d'effectuer quelques travaux d'amélioration des opérations de chargement et de déchargement.

Ainsi les recommandations les plus importantes sont indiquées ci-dessous :

- a) augmentation des surface utiles de stockage par l'extension des terre-pleins de l'escala dans la partie arrière ;

b) mécanisation des opérations de chargement et de déchargement (cf. 2.1.2.1) ;

c) Aménagement de la planimétrie du territoire de l'escale afin d'établir des accès aux chargeurs à moteur ou électrique ainsi que des paliers au niveau des caisses des camions pour les opérations de manutention.

2) Les ouvrages d'accostage construits à partir des palplanches métalliques permettent l'amarrage des bateaux en exploitation dans le bassin du fleuve Sénégal. Cependant il y a lieu de prévoir l'installation d'amortisseurs et de défenses.

Les bouquets de poutres flanquant le mur d'accostage, servant de corps morts pour les coffres sont inondés pendant la crue et représentent un danger permanent pour les bateaux en approche.

3) Le hangar a une grande capacité. Mais étant ouvert, il convient d'en assurer le gardiennage des marchandises qui s'y trouvent. En outre, son accessibilité d'un seul côté limite les possibilités de manoeuvres des opérations de manutention.

Ainsi il serait souhaitable d'élever un mur sur la façade avant et d'aménager des couvertures sur cette façade ainsi que sur celle arrière.

Dans la partie arrière du hangar, il serait opportun d'installer une estacade nivelée au plancher du hangar, un terre-plein en dénivellation permettant d'avoir la caisse des camions au niveau du plancher du hangar.

4) Il est aussi nécessaire de construire un pavillon avec des commodités nécessaires pour les passagers, tout en prévoyant une place pour les bureaux de l'administration de l'escale.

Le terre-plein et le pavillon de passagers devront être séparés des aires de manoeuvres des engins de manutention. L'accès des passagers aux navires devra être aménagé et séparé des aires de manoeuvre des engins.

Les problèmes d'alimentation en eau et d'assainissement devront être résolus.

5) Il sera nécessaire de prévoir des moyens de production d'énergie électrique nécessaires aux engins et à l'éclairage de l'escale dans le cas où il ne serait pas procédé à l'extension de la centrale électrique de la ville.

2.1.2.3. Escale de BOGHE

1) Compte tenu des constatations faites, il serait nécessaire de construire un petit port fluvial à BOGHE pour assurer le ravitaillement dans les meilleures conditions de la 5ème Région de la MAURITANIE et des régions voisines.

2) L'emplacement du futur port peut être situé sur le tronçon de la rive en aval de la ville à partir de la digue ouest. Cet emplacement aura une voie d'accès qui mène vers la place centrale où se trouvent établis la Préfecture, le Commerce et d'où part la route-digue allant à BOGHE - Dow.

L'emplacement sera limité par le remblai de la route allant vers ROSSO.

Un remblai assez important sur une hauteur de 4 à 5 m sera nécessaire pour aménager les terre-pleins.

3) Il conviendra de prévoir des installations d'amarrage, des magasins, des bâtiments de service pour les passagers, des engins de levage et de manutention ainsi que l'alimentation en eau et en électricité et le revêtement des terre-pleins.

4) Le projet de port établi en 1967 peut être utilisé comme une variante possible des installations d'accostage pour l'établissement du projet complet du port de BOGHE.

2.1.2.4. Escale de KAEDI

1) Le front d'accostage existant, d'une longueur de 50 m, pourrait assurer le transbordement d'un volume du trafic actuel et même davantage à la condition toutefois d'intensifier les moyens de manutention.

Les recommandations essentielles sont les suivantes :

- a) Il serait judicieux de construire des quais permettant l'accostage et l'amarrage des bateaux quel que soit le niveau d'eau du fleuve ;
- b) L'augmentation vers l'arrière des terre-pleins serait nécessaire pour permettre le stockage d'un volume plus important de marchandises ;
- c) Pour augmenter le rendement des travaux de manutention, il serait bon de procéder à leur mécanisation (cf. 2.1.2.1.) ;

- d) Il conviendrait d'adapter les terre-pleins à la technologie des travaux de manutention par la modification de ses cotes verticales.

2) L'ouvrage d'accostage peut être constitué d'estacade ou de mur de quai ; en tout état de cause, il conviendrait d'adopter la solution à niveaux différents.

3) Il serait souhaitable de procéder à l'aménagement du hangar, en fermant la façade avant et en prévoyant des ouvertures dans les façades avant et arrière.

Il conviendrait d'aménager une rampe au niveau du plancher à l'arrière du hangar et un terre-plein en dénivellation de manière à ce que la caisse des camions corresponde au plancher de la rampe.

4) Il serait également rationnel de prévoir la réalisation d'un abri pour les passagers, qui pourra aussi contenir les services de l'escale.

L'abri pour les passagers devra être édifié en dehors des surfaces nécessaires aux travaux de manutention.

5) Enfin, il est à prévoir l'alimentation en eau et en électricité de l'escale.

+

+ +

Dans une deuxième étape les escales de MATAM et de BAKEL feraient, à leur tour, l'objet de travaux d'aménagement.

2.1.2.5. Escale de MATAM

1) Le front d'accostage de l'escale est suffisant pour assurer le trafic de marchandises prévu pour l'avenir immédiat et même au-delà de 1975.

2) Les bâtiments provisoires existants entre le quai et le marché pourraient être démolis s'il s'avère nécessaire d'étendre la surface de l'escale et notamment pour la construction d'un entrepôt.

3) Il sera nécessaire de prévoir la mécanisation des travaux de manutention pour faire face à l'accroissement du trafic.

4) Il serait également souhaitable de prévoir la construction d'un pavillon pour les passagers.

2.1.2.6. Escale de BAKEL

1) Pour assurer le ravitaillement des régions limitrophes de BAKEL, il est nécessaire d'y construire un port qui pourrait desservir aussi bien le SENEGAL que la MAURITANIE.

2) Il serait plus judicieux que l'implantation du port se fasse sur la rive gauche dans l'enceinte de la ville qui dispose déjà d'une certaine infrastructure.

3) Deux sites sont à retenir pour la localisation du port :

- le premier est près de l'endroit d'accostage du bac,
- le second entre 400 et 500 m en amont du fort près de la limite de la ville.

4) Il devra être prévu dans le cadre de la réalisation du port :

- les ouvrages d'amarrage,
- des magasins,
- la mécanisation des travaux de manutention (cf. 2.1.2.1.),
- les moyens de communication (route d'accès, téléphone),
- des bâtiments pour abriter les passagers et pour les services de l'escale,
- l'alimentation en eau et en électricité.

2.1.2.7. Réaménagement du port fluvial de KAYES

Afin que la République du MALI puisse trouver, par le fleuve SENEGAL, l'accès à la mer qui lui manque, il est nécessaire que le port de KAYES soit réaménagé; à cet effet, les travaux suivants sont à prévoir :

"Vieux hangar" (1)

Le plan incliné existant devant celui-ci, descendant vers la rivière mais s'arrêtant loin avant le niveau des basses eaux, doit être cimenté et prolongé jusqu'au niveau des basses eaux.

(1) construit par la Chambre de Commerce et d'Industrie de KAYES en 1943.

Entre le "Vieux hangar" et le "Nouveau" (1), au niveau des hautes eaux, un quai parallèle au fleuve doit être aménagé pour permettre l'accostage des navires ; il doit être suivi d'un terre-plein horizontal et perpendiculaire au fleuve, revêtu et bordé de quais, qui servira de plateforme de travail et d'entrepôt en plein air. Une grue y est à prévoir au surplomb des cales de bateaux.

Des moyens d'accès pour piétons et engins mobiles de manutention doivent être prévus des deux hangars à ce terre-plein et de ce terre-plein aux plans inclinés situés devant "Le Vieux" et le "Nouveau" hangar ; l'idée d'un trottoir assez large pour la circulation d'une grue mobile est à étudier à l'extérieur de chacun des deux hangar.

"Nouveau hangar"

Le plan incliné cimenté existant déjà est à prolonger jusqu'au niveau des basses eaux.

+

+ +

Une deuxième solution plus économique mais aussi moins bonne serait d'amarrer dans le fleuve et à la hauteur de l'intervalle entre les deux hangars, un ponton flottant sur lequel pourraient s'amarrer les bateaux. .

Ce ponton serait relié à la terre par une passerelle montée sur rouleaux sur deux extrémités, le côté terre roulant sur le plan incliné en ciment situé devant le hangar nouveau.

+

+ +

La construction d'installations portuaires à KAYES devra prévoir, à proximité, l'aménagement d'un chantier naval de réparations analogue à celui tout à fait remarquable de KOULIKORO. Pour ce faire, l'idée de transformer le "Vieux hangar" en ateliers et le plan incliné situé devant en slip, n'est pas à éliminer ; il faudrait, dans ce cas, construire plus vers l'aval et à la suite du "Nouveau hangar", de nouvelles facilités d'entrepôts, un magasin très pratique pour 500 tonnes de marchandises, par exemple.

(1) construit en 1951 sur crédits F I D E S.

2.2. Mesures d'ordre commercial, tarifaire et juridique

A supposer résolus les principaux obstacles techniques au développement de la navigation sur le SENEGAL, il reste à assurer le plein emploi de la cale disponible sur le fleuve.

Il s'agit :

- de la flotte actuellement en exploitation (cf. supra 1.3.1.1.) renforcée par :
 - des caboteurs fluvio-maritimes (600 T environ), spécialement affrétés pour assurer le trafic entre DAKAR, NOUAKCHOTT, SAINT-LOUIS et les escales du fleuve,
 - un bateau fluvial de 300 T mis à titre expérimental à la disposition de l' O E R S,
 - un bateau de navigation mixte de 400 T, mis à titre expérimental à la disposition de l' O E R S,
 - des barges transférées en tant que de besoin du NIGER sur le SENEGAL par la Compagnie Malienne de Navigation.

Pour que ce potentiel de transport soit utilisé à sa pleine capacité, il convient que des dispositions soient prises en matière commerciale et tarifaire pour lui assurer un volume de fret suffisant. Il importe d'autre part que cette flotte soit gérée dans le cadre d'une communauté d'exploitation qui permette d'atteindre une meilleure rentabilité et assure l'équilibre financier de l'opération.

2.2.1. Mesures d'ordre commercial

Les Etats membres de l' O E R S souscriront des conventions de transport par lesquelles ils s'engageront pendant une période déterminée (5 ans au moins) à garantir au transporteur fluvial un volume minimum de trafic.

Des quotas entre les différents Etats devraient être établis par une négociation qui s'instaurerait dans le cadre de l' O E R S.

Pour fixer les idées, et en première approximation, ces quotas pourraient être les suivants pendant une période initiale :

- SENEGAL	10 000 T
- MAURITANIE	40 000 T
- MALI	20 000 T
	<hr/> 70 000 T

2.2.2. Mesures d'ordre tarifaire

On a constaté (cf. supra 1.3.2.4.) qu'un des principaux obstacles à l'établissement de circuits intégrés de transport faisant appel à la voie d'eau sur une partie du parcours, réside dans le mode de tarification des autres modes de transport terrestres, en particulier du chemin de fer.

Il en résulte que pour les différentes catégories de trafic en provenance ou à destination de régions non immédiatement riveraines du fleuve, l'économie qui découle de l'utilisation de la voie d'eau sur une partie du parcours se trouve annulée par la surcharge tarifaire appliquée sur le parcours effectué par chemin de fer.

Un développement satisfaisant des transports sur le fleuve SENEGAL implique par conséquent que pour les différentes catégories de marchandises pouvant faire l'objet d'un transport combiné chemin de fer - voie d'eau, la différentielle de fret qui sépare le tarif appliqué au régime intérieur de celui appliqué au régime international soit progressivement réduite.

Des dispositions tarifaires devraient être prises à cet effet :

- sur la ligne DAKAR - SAINT-LOUIS, de la Régie des chemins de fer du SENEGAL,
- sur la ligne KAYES - BAMAKO - KOULIKORO, de la Régie marseillaise des chemins de fer.

Le problème se pose en des termes différents pour la MAURITANIE dont l'objectif est de développer en priorité le port de NOUAKCHOTT. Ce Pays a donc intérêt à favoriser au maximum l'accroissement des échanges entre la MAURITANIE fluviale et le port de NOUAKCHOTT grâce à un système de transport mixte route - voie d'eau comportant un transbordement à ROSSO.

Dans le cadre de l'établissement d'une nouvelle tarification "à fourchette" applicable aux transports routiers en MAURITANIE il y aurait lieu de prévoir des dispositions particulières concernant le camionnage sur le parcours ROSSO - NOUAKCHOTT des marchandises acheminées par le fleuve.

Sans doute, compte tenu des objectifs de la MAURITANIE en matière portuaire, dont il est fait état ci-dessus, serait-il légitime de prévoir pendant une période initiale une subvention de l'Etat permettant d'abaisser sur cet itinéraire le coût d'acheminement des marchandises faisant l'objet d'un transport mixte.

Une telle mesure aurait pour effet d'améliorer la situation concurrentielle des installations portuaires de NOUAKCHOTT qui se trouverait placée par le jeu de dispositions tarifaires dans la situation potentielle d'un port desservi directement par une voie d'eau internationale.

2.2.3. Mesures d'organisation des transports sur le fleuve SENEGAL

Rien ne servirait d'améliorer l'infrastructure et les escales, d'harmoniser et de coordonner les différents modes de transport, si une réforme profonde de l'exploitation sur le fleuve SENEGAL n'était entreprise afin de donner à la batellerie sa pleine efficacité.

La contrepartie des efforts que s'imposeront les Etats membres de l'O E R S pour permettre une reprise de la navigation sur le fleuve SENEGAL est que les exploitants se conforment à la recommandation de l'O E R S du 4 juin 1970 tendant à la création d'une Compagnie inter-Etats de transport fluvial sur le SENEGAL.

A cet effet, le schéma proposé ci-après comprend trois éléments :

1./ CONVENTION (cf. annexe 1) entre les Etats Riverains du Sénégal pour donner une base internationale à la circulation et à la navigation de commerce sur le fleuve SENEGAL.

Les principes proposés dans ce projet de liberté de la circulation et du transit, et d'égalité de traitement de tous les pavillons, sont ceux qui ont été posés par le Congrès de Vienne de 1815 et qui s'appliquent toujours avec succès sur les grands fleuves internationaux européens : RHIN, DANUBE, MOSELLE, ..., principes qui ont fait la prospérité des régions riveraines de ces fleuves.

L'organisation internationale proposée pour l'application de ces principes est également celle qui s'applique à ces grandes voies d'eau, la Commission Centrale placée à la tête de chacun des grands fleuves européens étant constituée, pour le fleuve SENEGAL, par l'Organisation des Etats Riverains du SENEGAL (O E R S) établie par le statut du 3 février 1970 ; l'organisation sénégalaise étant simplifiée par le renvoi à une seconde étape :

- d'une organisation judiciaire commune caractérisée par la désignation de tribunaux de navigation le long du fleuve, dans les différents Etats riverains et par une instance internationale d'appel de ces tribunaux,
- d'une réglementation internationale détaillée de l'immatriculation, de la numérotation, de la visite (solidité) et des effectifs des équipages des bateaux.

Ces deux réalisations pourront être effectuées par l'O E R S par la suite.

...

2./ PROJET DE SOCIETE D'ECONOMIE MIXTE (cf. annexe 2) pour fédérer l'action en faveur de la navigation sur le SENEGAL, des Etats Riverains, et assurer une collaboration permanente avec les techniciens de l'exploitation.

3./ PROJET D'UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTEURS FLUVIAUX SUR LE SENEGAL (cf. annexe 3), pour grouper le matériel, les installations et autres moyens techniques dans une exploitation unique rationnelle, dans le cadre de la Société d'Economie mixte, et structurer l'exploitation technique.

Ce projet devra être complété par un tableau des apports, de leurs valeurs et de leur rémunération par la Société d'Economie mixte ; éventuellement de leur renouvellement et de leurs compléments ultérieurs.

+
+ +

3. CONCLUSION

Le fleuve SENEGAL est appelé à constituer dans l'avenir un puissant instrument d'intégration économique et de développement des Etats membres de l'O E R S.

Au cours des prochaines années les possibilités de relance de la navigation apparaissent limitées mais certaines.

Encore convient-il pour qu'elles puissent se matérialiser que des dispositions d'intérêt immédiat et de coût peu élevé soient arrêtées dès maintenant, d'un commun accord, entre les Etats membres et les Compagnies exploitantes.

Ces mesures devront porter, comme l'indique ce rapport, simultanément sur l'infrastructure, sur les superstructures, sur la coordination avec les autres modes de transport terrestres, sur la réorganisation de l'exploitation.

Leur mise en oeuvre apportera la démonstration de la volonté des Parties en cause de dépasser la défense d'intérêts immédiats, même légitimes, pour coopérer à une réalisation commune dont les Etats riverains du SENEGAL tireront des avantages importants.

CONVENTION

relative à la navigation internationale sur le Fleuve Sénégal

du

1971

En vue de favoriser la navigation sur le fleuve Sénégal dans l'intérêt de la communauté mondiale, du commerce international ainsi que des Etats et des populations riverains :

- la République de Guinée,
- la République du Mali,
- la République islamique de Mauritanie,
- la République du Sénégal

sont convenues des dispositions suivantes :

- 1./ La navigation dans le cours du fleuve Sénégal du point où il devient navigable jusque dans la mer, soit en descendant, soit en remontant, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, en se conformant toutefois aux Règlements qui seront arrêtés d'un commun accord pour la police, d'une manière uniforme pour tous et aussi favorable que possible au commerce de toutes les Nations.
- 2./ L'établissement des Règlements communs et le contrôle de leur observation appartiendront à l'Organisation des Etats Riverains du Sénégal (O.E.R.S.) (ou à telle autre Commission Centrale que l'O.E.R.S. voudrait se substituer à cet effet).
- 3./ Aucun droit basé uniquement sur le fait de la navigation ne pourra être prélevé sur les bateaux et leurs chargements, non plus que sur les radeaux et sur les produits de la pêche circulant sur le Sénégal en tant qu'ils sont situés sur le territoire des Hautes Parties contractantes.

Est également interdite la perception de droits de bouée, de balisage, et similaires.

Cependant, des droits pourront être établis, d'un accord préalable unanime, exclusivement pour le financement d'aménagements de la voie d'eau, notamment d'ouvrages d'art tels qu'écluses, etc...

- 4./ Le transit de toutes marchandises est libre sur le Sénégal depuis le point où il est navigable jusque dans la pleine mer ; à moins que des mesures sanitaires ne motivent des exceptions.

Les Etats riverains ne percevront aucun droit de ce transit qu'il s'effectue directement ou après transbordement, ou après mise en entrepôt.

- 5./ Les marchandises ne pourront en aucun cas être assujetties sur le Sénégal à des droits d'entrée et de sortie plus élevés que ceux auxquels elles seraient soumises à l'entrée ou à la sortie par la frontière de terre.
- 6./ Toutes les facilités qui seraient accordées par les Hautes Parties contractantes sur d'autres voies de terre ou de mer pour l'importation, l'exportation et le transit des marchandises seront également concédées à l'importation, à l'exportation et au transit sur le Sénégal.
- 7./ On veillera par des dispositions réglementaires que l'exercice des douanes ne mettent aucune entrave à la navigation.
- 8./ Les Hautes Parties contractantes s'engagent à faire exécuter, chacune pour l'étendue de son territoire, les travaux d'entretien et d'aménagement du chenal du fleuve Sénégal jugés nécessaires d'un commun accord.

Les Gouvernements des quatre Etats se communiqueront réciproquement les projets hydrotechniques dont l'exécution pourrait avoir une influence directe sur le fleuve ou ses rives. Ils s'entendront sur les questions qui pourraient s'élever à l'occasion de l'exécution des dits travaux.

- 9./ L'O.E.R.S. est chargé de l'application du présent accord. Elle consacrera au moins une session régulière, chaque année, aux affaires de la navigation du Sénégal, notamment pour :

- a) examiner toutes les plaintes auxquelles donneront lieu l'application de la présente Convention ainsi que l'exécution des Règlements concertés entre les Gouvernements des Etats Riverains et des mesures qu'ils auront adoptées d'un commun accord,
- b) délibérer sur les propositions des Gouvernements riverains concernant la prospérité de la navigation du Sénégal, spécialement sur celles qui auraient pour objet de compléter ou de modifier la présente Convention et les Règlements arrêtés en commun,

- c) éventuellement, rendre des décisions dans les cas d'appels contre les jugements des tribunaux de première instance pour la navigation du Sénégal.

L'O.E.R.S. rédigera tous les ans un rapport sur l'état de la navigation du Sénégal.

- 10./ Tout bateau de plus de tonnes naviguant sur le fleuve Sénégal doit être immatriculé dans celui des Etats riverains dont il est autorisé à porter le pavillon.

L'O.E.R.S. étudiera l'opportunité :

- d'une réglementation uniforme de l'immatriculation,
- éventuellement, d'une numérotation systématique de tous les bateaux,
- éventuellement, des conditions uniformes de solidité, de sécurité et d'équipage à imposer aux bateaux naviguant sur le Sénégal.

- 11./ L'O.E.R.S. étudiera les conditions d'application aux bateaux venant de la mer, des dispositions ci-dessus.

- 12./ Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux transports d'une rive à l'autre, sauf les dispositions de police (1).

- 13./ Les résolutions réglementaires de l'O.E.R.S. concernant la navigation du fleuve, prises à l'unanimité, sont obligatoires, à moins que dans le délai d'un mois l'un des Etats contractants ait fait savoir à l'O.E.R.S. qu'il refusait son approbation, ou qu'il ne pouvait la donner qu'après accord de ses organes législatifs.

Les résolutions adoptées à la majorité constituent des recommandations. Il en est de même des résolutions adoptées à l'unanimité en cas de refus d'approbation par un Etat dans les conditions prévues à l'alinéa précédent.

Toutefois, les résolutions relatives à des questions internes de l'O.E.R.S. concernant la navigation sur le fleuve Sénégal sont valablement adoptées à la majorité des voix.

Les abstentions ne comptent pas dans le calcul des voix.

(1) éventuellement de justice

SOCIETE D'ECONOMIE MIXTE DE NAVIGATION SUR LE FLEUVE SENEGAL

Les Etats riverains du Sénégal :

- République de Guinée
- République du Mali
- République islamique de Mauritanie
- République du Sénégal

animés du désir d'améliorer et de développer la navigation de commerce sur le fleuve Sénégal sont convenus le à de constituer une Société d'Economie de navigation sur le fleuve (la Société Fluviale Sénégalaise mixte ou S.F.S.M.) dans les conditions suivantes.

L'OBJET de la Société est de donner des bases stables et de réaliser une cohésion des moyens disponibles pour l'exploitation commerciale de la navigation fluviale sur le fleuve Sénégal.

A cet effet, la Société mixte groupe d'une part les Gouvernements des quatre Pays, représentés par l'Organisation des Etats Riverains du Sénégal (O.E.R.S.), d'autre part les groupements et entreprises possesseurs ou détenteurs du matériel fluvial (et éventuellement de cabotage maritime) ainsi que des installations à terre, utilisables pour la bonne exploitation de la navigation de commerce sur le fleuve Sénégal.

Ces possesseurs, ou détenteurs, des moyens techniques étant par ailleurs groupés à des fins pratiques dans une Union Internationale des Transporteurs Fluviaux Sénégalais (U.N.I.F.S.).

Le CAPITAL SOCIAL de la Société est

de Fr C.F.A., représentés
par actions de chacune.

Ces actions se répartissent à l'origine et par souscription à raison de :

- République de Guinée	actions, soit	CFA
- République du Mali	actions, soit	CFA
- République islamique de Mauritanie	actions, soit	CFA
- République du Sénégal	actions, soit	CFA

(U.N.I.F.S. actions, soit CFS)

Les actions sont cessibles seulement entre actionnaires.

La Société mixte fonctionne dans les conditions de la législation du (Pays membre) où son Siège est établi, sauf décision ultérieure différente de l'Assemblée Générale des actionnaires ; avec les adaptations internationales suivantes :

Le CONSEIL D'ADMINISTRATION, élu chaque année par l'Assemblée Générale comprendra obligatoirement :

- deux Administrateurs présentés par la République de Guinée
- deux Administrateurs présentés par la République du Mali
- deux Administrateurs présentés par la République islamique de Mauritanie,
- deux Administrateurs présentés par la République du Sénégal
- quatre Administrateurs présentés par l'U.N.I.F.S.

Le Président sera, chaque année, choisi parmi les représentants des Républiques ci-dessus.

Le Directeur Général sera choisi sur présentation de l'U.N.I.F.S. aux conditions et pour la durée fixées par la Société.

La Société Mixte

- prend en location et assure pour ans, se renouvelant par tacite reconduction - sauf dénonciation - le matériel fluvial (éventuellement de cabotage maritime) et les autres moyens techniques apportés par l'U.N.I.F.S.

- confie la gestion commerciale et technique de tous ces moyens à l'U.N.I.F.S. ; l'O.E.R.S. et la Société Mixte ayant un droit de regard et d'information permanent sur cette gestion.
-

UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTEURS FLUVIAUX SUR LE SENEGAL

En vue de faciliter la mise en commun de leur matériel fluvial, des installations et autres moyens de la navigation fluviale (éventuellement de cabotage maritime) sur le fleuve Sénégal, ainsi que leurs actions commerciales, les possesseurs ou détenteurs de tels moyens ci-après se sont groupés dans une Union Internationale des Transporteurs Fluviaux sur le SENEGAL (U.I.T.S.).

Cette Union ayant pour objet essentiel :

- d'assurer leur participation prévue dans la Société d'économie mixte de navigation sur le fleuve Sénégal,
- de mettre à la disposition de cette Société à titre onéreux, le matériel fluvial, les installations et moyens de transport par eau (éventuellement par cabotage maritime) dont ils peuvent, ou pourront, disposer pour la navigation sur le Sénégal,
- d'assurer pour le compte de la Société mixte la gestion, l'exploitation, l'entretien, la réparation de tous ces matériels, installations et moyens ainsi que tous autres qu'ils pourraient se procurer,
- de rechercher l'aliment, marchandises, manutentions et toutes opérations commerciales pour les transports sur le Sénégal.

L'Union est gérée par un Directoire composé :

- d'un représentant de l'ORGANISATION DES ETATS RIVERAINS DU SENEGAL,
- d'un représentant de la SOCIETE DES MESSAGERIES DU SENEGAL,
- d'un représentant de la SOCIETE MAURITANIEENNE DE NAVIGATION FLUVIALE,
- d'un représentant de la SOCIETE MALIENNE DE NAVIGATION

Les recettes et dépenses de l'Union (entièrement distinctes de celles de la S.F.S.M.) seront partagées entre les participants au prorata de leurs apports en numéraires, en matériel fluvial (ou de cabotage maritime), installations et autres moyens techniques.

La valeur de ces apports étant fixée pour commencer par le tableau annexe ci-joint ; par la suite en fonction des pertes enregistrées, ou des additions acceptées et évaluées d'un commun accord.

Les apports nouveaux, notamment pour le cabotage maritime, peuvent être stipulés pour une durée limitée - d'un commun accord -.

La présente Union est conclue pour une durée de Elle se poursuit ensuite par tacite reconduction d'année en année, sauf dénonciation sous préavis de six mois avant le prochain terme annuel.

L'entrée de nouveaux transporteurs est subordonnée à une décision unanime du Directoire avec l'assentiment de la Société mixte.
